

## MAJDÁN JÁNOS: A vasutak és a dunai kikötők kapcsolata 1895-ben

### Abstract

At the end of the 19th century the Danube freight traffic was performed by nine companies. In 1895 freight data were recorded at ministerial decree, and with the help of the detailed sources one can follow the fluvial and railway freight traffic of Zimony, Újvidék, Vukovár, Gombos, Baja, Komárom and Győr. On examining the traffic of transit in Danube ports one can state that the river boats and barges were important mediators of the united economic market. The freight traffic showed the signs of the division of labour and interdependence.

A Dunán a XIX. század végén kilenc vállalat bonyolította le az áruforgalmat. Az 1895. esztendőben miniszteri rendeletre rögzítették a forgalmi adatokat, s a részletes forrás segítségével nyomon követhető Zimony, Újvidék, Vukovár, Gombos, Baja, Komárom és Győr vízi és kombinált vasúti forgalma. A dunai kikötők átrakodó forgalmát vizsgálva egyértelműen megállapítható, hogy az egységes gazdasági piac egyik fontos közvetítői voltak a hajók és uszályok. Az áruforgalomban kialakult a munkamegosztás és az egymásra utaltság.

A vízi szállítás évszázadokon keresztül meghatározó forma volt hazánkban is, ennek ellenére kevés nem műszaki elemzés látott a közelmúltban napvilágot a forgalmak térségfejlesztő szerepéről.<sup>1</sup> Közismert, hogy a Duna magyarországi szakaszán 1830 őszén jelent meg próbaúton az első gőzhajó.<sup>2</sup> (A korábbi kísérletekről is tudomása van az utókornak, de rendszeres gőzhajóforgalmat nem sikerült fenntartani.)<sup>3</sup> A menetrendszerű hajóforgalom 1831. február 1-jén indult meg Bécs és Pest között. Ebben az évben a „Franz I.” nevét viselő gőzhajó tizenötször fordult meg Pesten és négy alkalommal áthajózott a Vaskapun.<sup>4</sup> A gőzös moldovai útja fölvette annak a lehetőségét, hogy a Pesttől délre eső térség termékeit és utasait gyorsan és kényelmesen eljuttathatják a birodalmi fővárosba. A Duna Gőzhajózási Társaság (továbbiakban DGT) 1845-ben külön magyar igazgatóságot állított föl, amely 26 hajó fölött rendelkezett. A kiegyezést követő évben a DGT 145 gőzessel és 618 uszályal összesen 119 691 személyt és 12 413 000 q árut szállított. A dualista időszakban további kisebb vállalatok indítottak hajójáratokat a Duna különböző szakaszain. (Luczenbacher Pál részvénytársulat, Roszmayer Ferenc, az „első pancsovai csavargőzös szövetkezet”, a Guttmann testvérek.) Közvetlenül az ezredévi kiállítás előtti esztendőben – 1895. január 24-én – alakult meg a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság, amely kimondva és állami támogatással a DGT versenytársaként kívánt működni.<sup>5</sup>

Az államalapítás ezredik évfordulóját ünneplő Magyarországon kilenc bejegyzett hajózási vállalat működtetett a Dunán hajókat.<sup>6</sup> A dunai hajózási vállalatok között kiemelkedett a DGT mind a hajók számát, mind a hordképességet illetően, míg az újonnan alakult állami vállalat teljesítménye ennek alig harmada. A többi magántársaság összesen nem tudott annyit árut szállítani, mint az állami vállalat (*1. számú táblázat*).

A hajózás gyors ütemű fejlődésével párhuzamosan nagy változások történtek a szárazföldi közlekedésben is. A szekerezést fölváltotta a vaspálya, melynek első vonala – ismert

\* Habil., CSc, egyetemi docens – Pécsi Tudományegyetem BTK.

módon – éppen a Duna bal partján húzódott Pesttől Vácig.<sup>7</sup> Az 1884-ig tartó időszakban lezajlott hálózatbővítés során elkészültek a magyar fővárosba befutó fővonalak. A századforduló táján megindult a Dunához vezető helyi érdekű vasutak építése, s ezáltal a vízi és a szárazföldi közlekedés között több találkozási pont alakult ki.

**1. táblázat. Az 1896-ig bejegyzett hajózási vállalatok hajóállománya a Dunán**

A vállalat neve	A hajózási vállalatok állománya		
	darab	lóerő	hordképesség tonnában
Dunagőzhajóz. Társaság	1280	71 967	342 426
Eggenhoffer József	39	1 380	14 067
Ferenc csatorna. rt.	14	1 208	4 362
Geiring-Berger	16	100	4 540
Guttentag Gusztáv	32	1 770	11 295
Guttmann testvérek	21	394	3 905
Roszmayer Ferenc	23	480	8 520
Pancsovai I.consort.	1	200	510
Pancsovai II.consort.	1	200	510
Magy.foly.és tengerh.	354	13 348	103 657

### ***A vasúti és a vízi szállítás csatlakozó pontjai***

A milleneumi ünnepek minden területen az addigi fejlesztések összegzését is eredményezték. Ilyen okok miatt rendelt el a Kereskedelmi Miniszter egy áruforgalomra vonatkozó összegzést, amely a „magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak” éves tevékenységét volt hivatva bemutatni.<sup>8</sup> Egész esztendőben gyűjtötték minden állomás forgalmi adatát, s ezáltal egy rendkívül pontos képet sikerült rajzolni az 1895-ös esztendő áruszállításairól. A forrást nyomtatott formában tették közzé, s bár az alacsony példányszám jelezte, hogy nem a könyvtárak hanem a szűken vett szakmai közönség számára készült e két vaskos kötet, mégis minden nagykereskedő, vasúti vállalkozó és törvényhatóság haszonnal forgatta a lapokat.<sup>9</sup>

Az adatok összegzése vonalanként és a fővonalhoz kapcsolódó szárnyvonalanként történt. Az olvasó először kap egy átfogó képet az adott vonal földrajzi körülményeiről, a vasút mellett élő lakosságról, az ott folyó földművelésről, szőlő- és gyümölcsstermelésről, a kertészkedésről, az állattenyésztésről és az állati termékek hasznosításáról, az erdőgazdálkodásról és az ásványokról, ásványi vizekről. Rendkívül alaposan számba vették az ipari termelést, iparáganként külön-külön csoportosítva és a kereskedelmet. Az adott vasútvonal általános vonásainak leírása után a forrás rátér az állomásonkénti ismertetésre. Az utódok pontos képet kapnak arról, hogy 1895-ben a vizsgált állomásra honnan érkezett feladni való áru, illetve hová továbbították szárazföldön a vasúton fuvarozott cikkeket. A felmérésből kirajzolódik minden állomás körül egy vonzáskörzet, s az is kiderül, hogy a települések milyen messze találhatók az állomástól és milyen minőségű utakon folyik a kereskedelem. A vonzáskörzet településeinek működő mezőgazdasági nagyüzemek felsorolásakor a forrás közli a tulajdonosok, illetve a bérlők nevét és a birtokok pontos területét. Mindezen adatok után részletes táblázatban olvasható az 1895-ös esztendő áruforgalma. Külön rögzítették az állomásokon feladott cikkeket, föltüntetve azt is, hogy az áru célállomása az országon belül, Ausztriában, vagy a vámhatáron kívül található-e? Az oda megérkezett cikkek esetében ismertek a leggyakoribb származási helyek – szerte Európából. Az állomások



adatai között föltüntették a vízen érkezett és a vasúton továbbított, illetve fordítva fuvarozott árukat.

A Dunához csatlakozó vasútállomások közül jelen feldolgozás nem tárgyalja a mohácsi forgalmat, mivel az a DGT szénigényéhez igazolódva, annak „magánkikötőjeként” működött. Ugyancsak nem esik szó a főváros területén működő átrakodó létesítményekről, melyek nagy forgalmat bonyolítottak le, de a költségvetési- és tariaipolitika területén kapott állami támogatások miatt nem célszerű ezen kikötőket a többi dunai kikötővel összehasonlítani.<sup>10</sup>

A folyóhoz kapcsolódó átrakodó helyeket a szerb határtól kiindulva, a torkolattól a forrás felé haladva mutatja be jelen elemzés. Eszerint szó lesz a zimonyi, az újvidéki, a vukovári, a gombosi, a bajai, a komáromi és a győri áruforgalomról.

Az országhatárnak számító zimonyi kikötőből vasúti kocsikba átrakott árucikkek a Balkánról származtak. A hízott sertések óriási tömege jelzi, hogy a magyar élelmiszeripar vonzásába tartoztak a szerb, a montenegrói és a bolgár állattartók. A hazai feldolgozó kapacitás épp a vizsgált korszakban nőtt meg ugrásszerűen és az új termékeket sikeresen vezették be az európai piacokon. A szalámigyártás és a városi lakosság zsiradékkal történő ellátása állandó sertésfelvásárlást igényelt, amit a vasúti forgalom is jelez. A hajón érkezett sertéseket a vasúti szerelvények Kőbányára szállították tovább. A tengeri behozatalban viszonylag kis tételű átrakodás történt Zimonyban, ahonnan az árut vízen el nem érhető hizlaldákba továbbították vasúton. (Szabadkára, Halasra.) A terméskő tutajokon érkezett Szerbiából, a Topcsider melletti bányából és vasúti kocsikban folytatta útját a határtól 15 kilométerre lévő Batajnicza és a 21 kilométerre lévő Új-Pázua állomásokra.

Az újvidéki kikötőbe nagy tételben érkezett „durván kinagyolt fa”, melyet Felső-Magyarország erdeiből úsztatták ide. A feldolgozás után nagyobb részét a környező építkezésekre (Ókérre, Topolyára, Szabadkára), illetve Szerbiába fuvarozták tovább vasúton. A Kárpátokból, Szlavóniából és Krajnából tutajos módszerrel érkezett fenyőket és tölgyeket különféle fűrészárúként, keréktalpként, talpfaként, távírdai póznaként a fentebb említett állomásokra és Szerbiába továbbították a szerelvények. A dunai átrakodás legnagyobb tételei közé tartoztak a beocsini gyárakból érkezett cementes zsákok, melyeket Újvidéken helyeztek vasúti kocsikba. Az 1850-ben Csík József által alapított gyárban a kezdetektől fogva 4 kemencével és örlőberendezéssel dolgoztak. Az első üzem megindulása után két évvel megnyílt a másik gyár, melyben 16 kemence, egy nagy kapacitású örlő működött. A „Redlich, Ohrenstein és Spitzer cég cs. és kir. szab. román és portlandi csementgyára” később bevezette a vízvezeték, majd az adatfelvétel időpontjára a villanyt. A századfordulóra Csík József halála miatt a másik cég tulajdonosai felvásárolták a kisebb üzemet, s így két gyár, de egyesített vezetés volt beocsini a cementgyártásban. A két ipartelep évente 900 000 q cementet termelt, melyből (250 700 q) az országon belüli, kisebb része az osztrák (21 500 q), és szerb (15 300 q) felhasználókhoz került – újvidéki átrakodással. A szállítás kissé bonyolultnak tűnik, de a tulajdonosok törekedtek a leggazdaságosabb fuvarozásra. Ennek módszere a következő volt: a terméket a saját iparvasútjukon a Dunáig szállították, ahonnan a cementet saját dereglyéiken fuvarozták Újvidékre, ahol az árut átrakták a folyóparti vágányokon immáron a rendeltetési helyére szállító vasúti kocsikba.

A Dunán haladó hajók következő átrakóhelye Vukovár, melyben élénk kereskedelmi élet zajlott. A folyómentéről begyűjtött és uszályokon, hajókon a vukovári kikötőbe szállított búza jelentette a legnagyobb átrakott tételt, melyet ugyanúgy Sziszekre, Károlyvárosba, Zágrábba és Fiumébe továbbított a vasút, mint a bácskai gazdaságokból vízen érkezett tengerit. A Zágrábba fuvarozott búza egy részét Vukováron megőrlték az 1861 óta működő Borovic Dávid-féle gőzmalomba, ahol az adatfelvétel időpontjában 25 munkás évente 45 000 q lisztet és korpát állított elő – a vízen is ideszállított búzából. A környékbeli ken-



der – Ivankovo és Strizvojn-Vrpolje gazdaságaiból származóval egyetemben – a hazai feldolgozó üzemekbe került. A korszakban egyre jobban elterjedő tojásbegyűjtés eredményeként nagy tételben raktak át vasúti szerelvényekbe e törékeny áruból a vukovári kikötőben – szabadkai, budapesti, zombori és nemes–militicsi úti céllal. A belterjes gazdálkodás jelenlétét mutatta a bácskai községekből érkező selyemgubó, melyet Vukovárról közvetlenül Udinébe szállítottak vasúton. A nagy tételben átrakott homokot a városhoz közel emelték ki a folyóból és a környékbeli települések állomásaira fuvarozták. A kő Kobas és Kokocevitc környékéről származott és a szlavóniai építkezéseken használták föl. A vízen úsztatott fa egy részét a helyi építkezéseken használták föl, míg a másik felét Vinkovcra szállították, ahol a kádárok hordókat készítettek belőle, amiket Sibnijbe adtak el. A vukovári átrakodást növelte a már korábban említett bocsini cementgyár, amelyből részben saját, részben az akkortájt alakult „magyar folyam- és tengerhajózási társaság” hajóin érkeztek a zsákok. A vasúti átrakodás után nagyobb részben belföldi, illetve boszniai felhasználókhoz vitték az építőanyagot a szerelvények, s mivel a megszállt tartomány közvetlenül a közös pénzügyminiszter alá volt rendelve, ezért nem számított vámkülföldnek, s a korabeli statisztikákban jobb híján Ausztriához sorolták. A másik árucikk egyedi, sehol más másutt nem szerepelt. A Michels testvérek által Palánkán működtetett kötél- és zsinaggyárból évente 4400 mázsa mennyiségben küldtek hajókötelet Polába és a belföldi felhasználókhoz.

Vukovár kereskedelembe betöltött fontos szerepét jól jelzi, hogy a folyó menti központokból nagy tételben érkezett ide bor, sör és egyéb vegyes áru, melyek a polgárosodás útján megindult lakosság ellátását szolgálták. Az Újvidékről, Palánkáról, Bukinból származó árak a szlavóniai falvak, városok fogyasztóihoz kerültek.

Az Alföldet a fiumei kikötővel összekötő – s ezáltal a fővárost elkerülő – vasútvonal Gombosnál haladt át a Dunán. Az itteni átkelést a vasút megnyitása (1870) után hosszú évekig (1912-ig) komp segítségével bonyolította le a társaság, majd az Államvasutak. A gőzkompp megkívánta egy nagy kikötő létesítését, amelyben természetszerűen egyéb forgalom is bonyolódott. Szlavónia erőiből tutajokon nagy mennyiségben érkezett nyers talpfa, melyet az államvasúti szerelvényekbe raktak át és saját hálózatuk bővítéséhez fuvarozták – szerte az országba. Ugyancsak a Dráván érkezett a tűzifa, amit a szabadkai fogyasztókhoz továbbított a vasút. Bezdanban és Apatinban nagy mennyiségben termelték a téglát, de a fővárosi építkezésekhez közvetlenül hajón szállították. A gombosi átrakodást Benzinger János Apatin melletti (Priglevicza–Szent.Iván határában működő) körkemencés üzeme vette igénybe, ahonnan fedőcserép érkezett vízen és a cserepek fele Debrecen, Samacz és Fülöpszállás útírányra ment tovább.

Gomboson vasútról is történt átrakás hajóra. A környékbeli gazdaságokban termelt gabonát vásárolták föl a hajóval, uszályokkal rendelkező kereskedők, akik a magyar és az osztrák fővárosba szállították földolgozásra a bácskai búzát. A Dunához közeledő bogoljevai kincstári erdők és a karavukovai erdő fáiból kifűrészelt épületfát vasúton vitték a kikötőbe, ahonnan hajón a bajai vállalkozókhoz továbbították.

A Dunán folytatott áruforgalom egyik nagy központjának számított Baja.<sup>11</sup> A város kikötőjét érintő árucikkek közül viszonylag kevés került átrakásra. A Dunán úsztatott szálfák és tűzifák Felső-Magyarországról, illetve Szlavóniából származtak. A kis tételek jelzik, hogy faáru helyi feldolgozásra-felhasználásra érkezett. A bajai kikötőben kirakott legnagyobb tételt a szén tette ki, melyet Salgótarjánból indítottak útnak és a pesti rakparton tettek uszályokba. A szén nem a polgári háztartások, hanem a helyi üzemek használták föl. A városban két szeszgyár és egy gőzmalom energiaigényeit elégítette ki a messziről fuvarozott szén. „Spitzer Benő és társa szeszgyára és szeszfinomítója” a napi 27 hektóliteres termeléséből évente 400 szeszt küldött az ország különböző városaiba: Újvidékre, Losonc-



ra és Besztercebányára Melléktermékként 3500 q szárított moslékot küldtek Bajáról különféle osztrák és porosz állomásokra. A másik hasonló vállalat „Spitzer Károly szesz- és élesztőgyára”, amelyből évi 1620 hl szeszt, 700 q élesztőt vasúton fuvaroztak el. A városban egy gőzmalom használt szenet, amely mellett további 38 vízimalom működött. A három szénre alapozott üzem 15 000 q szenet használt fől, melyet az uszályokból vagonokba raktak ugyan, de a városban belül iparvágányokon néhány száz méter megtétele után végcéljához ért.

A legnagyobb átrakásra Komáromba került sor, ahol a hajókból, uszályokból és a tutajokból mind a Déli Vasút, mind az Államvasút szerelvényeibe kerülve folytatták az árucikkek útjukat. Legnagyobb tételként különféle faárúk érkeztek vízen. A Vágon, a Kis- és a Nagy-Dunán leúsztatott fenyőszálakat a folyó mellé települt üzemek dolgozták föl. Új-Szönyben – ami a korszakbeli neve az állomásnak – két nagy fűrésztelep működött: „Özv. Milch E.-né és Milch N. czég” és „Rész Róbert gőzfűrésze”. Az előbbi 1881 óta dolgozott két keret, egy szalag és egy körfűrészszel. A másik vállalat nagyobb kapacitást építette ki az 1889. évi megnyitás óta, mivel 4 keret, 2 szalag- és 3 körfűrész végezte a feldolgozást. A szálfából deszkákat, léceket, épületfát és kisebb mennyiségű parkettát készítettek, melyeket a vízen érkezett hasonló cikkekkel együtt a környékbeli építkezésekre, a Dunántúl egész területére és a két fővárosba fuvaroztak a vasúti kocsik. A Felvidékről érkezett szőlőkarókat az adatfelvétel időpontjában megindult amerikai fajták telepítéséhez vásárolták a Bicske-, a Dunaalmás-, a Szentmárton- és a Bánhida-környéki gazdák. A folyó melletti településeken folyt nagyarányú építkezések fedőanyagát a Gombos-környéki gyárakból szereztek be, ahonnan uszályokon szállították a komáromi átrakódóhelyre. A legnagyobb mennyiséget kitevő örleményeket a győri malmokból szállították vízen Komáromba, s itt rakták át a Déli Vasút szerelvényeibe. Tették mindezt azért, mivel a Déli Vasút saját kocsijaiban az új-szónyi állomástól tudott fuvarozni, s a dunántúli hálózatán jelentkező különleges igényeket így tudta kielégíteni a legolcsóbban. A MÁV olyan nagy versenytársat látott a Déli Vasútban – joggal –, hogy a győri malmoktól az új-szónyi kiindulópontig tartó alig félszáz kilométeres szakaszon nagyon drágán vállalta az örlemények szállítását. Emiatt utazott uszályokon a sokféle és nagy mennyiségű feldolgozott gabonanemű e rövid távon. Mindez még úgy is megérte, hogy az átrakodási költségeket – természetesen – kifizettették a fogyasztóval!

A kis mennyiségben érkezett bort és cognacot a Székesfehérvár felé tartó szerelvények vitték tovább, a környékbeli fogyasztók nagy örömeire, akik korábbi saját termékeiket pótolták idegenből, mivel a filoxéra elpusztította a vidék szőlőültetvényeit. A néhány száz hektoliternyi szesz a Duna Győr feletti szakasza mellől érkezett, ahonnan a kis helyi mezőgazdasági szeszgyárak termékeit szállították el vízen Komáromba. Gántán Laminet Mária bárónő gyárában, illetve néhány kilométerre ettől az ürgédi pusztán Henkel Laura grófnő üzemében készült szesz nagy részét a Déli Vasút szerelvényei szállították tovább szerte a Dunántúlra. A „Patzenhofer Berg és társa czég nyerscukorgyára Ácson” 1871 óta üzemelt, melyben 150 munkás dolgozta föl a répát, s a melléktermékeként keletkezett szörpöt a térség különböző fogyasztói hasznosították. A dunai kikötőben átrakott szenet a „kisbér-füzitői egyesült gyári részvénytársaság keményítőgyára Almás-Füzitő” rendelte Ostrauból, ahonnan vasúton Bécsig vitték, majd uszályokon folytatta útját. A nagyon jó minőségű csehországi szén mellett a közeli Tokodról, Anna-völgyből is érkezett nagy mennyiségű energiahordozó a keményítőt előállító gyárba. Komáromból a nagy tételeket a Déli Vasút szerelvényei továbbították, s ezen áruforgalom miatt maradt fenn a reformkori kereskedelmi pezsgés látszatát mutató nagy forgalom, amely azonban az adatfelvétel idejére visszavonhatatlanul eltűnt.

A Duna korabeli magyar szakaszán a forrásban szereplő legészakibb kikötő Győrben



működött. A folyó melletti gazdaságokban termelt tengeri kiemelkedik a kirakott áruk közül. Nem véletlenül szerepelt Győr végállomásként a tengeri esetében, hiszen e városban működtek a Dunántúl legnagyobb sertéshizlaldái. A városban és a környékén állandóan 50 000–55 000 állatot tartottak hízalás alatt. A korabeli forrás szerint a „kihízalás átlag 6 hónapig tart, mely idő alatt egy-egy sertés átlag 5–6 q tengerit fogyaszt.” A legnagyobb telepet a Pfeiffer testvérek tartották fenn, amelyben 31 akolban tartottak sertéseket. E telep a legkorszerűbb eszközökkel volt felszerelve: gőzdaráló, vizes medencék, csatornák és vasúti rakodó. A nagy hizlalda mellett sok kis gazdaságban is berendeztek sertések tartásával, melynek eredményes voltát jól jelezte, hogy a minisztérium 1894-ben hivatalosan kiviteli piacot engedélyezett Győrben. A régi hizlaldások közül a Pfeiffer testvérek három, Halbritter Ferenc három és Niernsee Ferenc egy szállását nyilvánították hivatalos szállítói helynek. A magángazdák kisebb létszámú állatait egy átmeneti szálláson vizsgálták meg, melyhez a Back-féle malom vágányához csatlakozva iparvágányt is létesítettek. A kivitt ellenőrző állategészségügyi hivatal külön felügyeletet alakított ki Győrben, ahol a szakemberek megvizsgálták az egy időben szállításra váró 20 ezer nagy-, és 2800 átmeneti szálláson tartózkodó állatot, melyeket részben helyben fogyasztották el, illetve dolgozták föl, míg a nagyobb részt a szent-marxi piacról osztrák és német hentesek vásárolták meg. E hatalmas létszámú állat ellátásához szükséges tengeri egy része érkezett vízi úton Győrbe, ahonnan az iparvágányokon néhány száz méter megtétele után a hizlaldákban hasznosították az alapanyagot.

A Pfeiffer testvérek közül László hizlaldája mellett „daráló gőzmalom” működött, ahol a tengeri mellett árpát őröltek – évente 100–120 000 mázsányi tételben. A másik testvér, Bódog hasonló módon állította elő a hízaláshoz szükséges takarmányt „daramalma” gépeivel. Saját állatállományához szükséges 50 000 q tengeri és árpa feldolgozása mellett évente 130 000 mázsát más hizlaldák megrendelésére is készítettek. Győrben két nagy teljesítményű gőzmalom fogadta a vízen (is) érkezett búzát és rozst. A már említett „Back Hermann hengermalom” 1874 óta dolgozott a városban, melyhez iparvágány vezetett a kikötőből (is). A nyolc pár kövel és 30 hengerrel berendezett malomban száz munkás naponta 600–700 q őrleményt tudott előállítani. Az Alföldről érkezett gabonafeldolgozás után osztrák, cseh és morva városokba szállította a vasút. Hasonló térségből szerzett be búzát és rozst a „Jankovics Ferencz gőzmalom”, amelyben hat pár kő és hat henger dolgozott. A harminc munkás évente átlag 150 000 q gabonát őrölt meg, melynek több mint felét (80 000 mázsát) daraként adtak el.

A fenti gyárak energia szükségletét zömmel az annavölgyi és az ajkai szénbányák szolgáltatták, de egy kis mennyiséget (230 mázsát) Ostrauból szállították részben vízen, melyet a „győri szeszgyár és finomító részvénytársaság szeszgyára és finomítója” használt föl. Az 1885 óta működő üzem 180–200 dolgozóval termelt hatalmas mennyiségű szeszt (48 000 hl) és finomította idegen gyárak nyersszeszét (80 000 hl). Mindezen termékek előállítására igényelte a vízen szállított szén.

A hengermalmok és a darálók igényeinek kielégítésére szállított gabonafélék mellett zabot is hoztak a hajók Győrbe. A városban évente több alkalommal tartott lóvásárokra messze földről hoztak állatokat a kereskedők, s etetésük kívánta a zab idefuvarozását.

A folyó mellett gazdálkodó birtokosok bab feleslegét a győri kereskedők gyűjtötték be dereglyékkel és vasúti kocsikban továbbították Fiumébe. A falvakba visszatérő csónakokon a korábban emlegetett malmok őrleményeiből szállítottak kis tételeket, a különleges lisztek közül.

A többi dunai kikötőtől eltérően Győrben vasat is kiraktak a hajókból. A helyi üzemek között három használt ilyen nyersanyagot. Legvalószínűbb, hogy a vízen érkezett félkész terméket az ország egyik legrégebbi vasüzemének számító „Stadel Károly gépgyára és vas-

öntődéje” használta föl. Az 1845 óta működő gyárban a korszakban 20 munkást foglalkoztattak, akik évente 250 mázsányi öntött vasat dolgoztak föl, s ez a mennyiség közel azonos volt a vízen érkezett félkész áruval. A hajókon érkezett mész feladója a „klostenburgi Ágoston rend dunaalmási bányája”, ahonnan város építkezéseihez és „Deutsch Lajos bőrgyára” számára fuvarozták a 350 mázsányi árut. (A bőrgyár 1848 óta működött Győrben, melyet 1888-ban korszerűsítettek és átállították gőzüzemre.) A korszakunkban húsz munkás dolgozta föl a főleg Németországból érkezett nyersbőröket, s ehhez a munkafolyamathoz használták a vízen érkezett meszet.

A dunai kikötők átrakodó forgalmát vizsgálva egyértelműen megállapítható, hogy az egységes gazdasági piac egyik fontos közvetítői voltak a hajók és uszályok. Az igényeknek megfelelően fuvarozták az árukat. A dunai forgalomban a XIX. század végére kialakult a munkamegosztás és az egymásra utaltság.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Duna, mint nemzetközi vízi út (in: Történeti Muzeológiai Szemle, Budapest, 2008. 8. szám, szerk.: Ihász István–Pintér János, 23–40).
- <sup>2</sup> Jankó Béla (1967): A magyar dunai gőzhajózás története 1817–1947, Budapest.
- <sup>3</sup> Bíró József: Bernhard Antal találmányai. A Közlekedési Múzeum Évkönyve IV. kötet 1976–1978.
- <sup>4</sup> A dunai forgalomról a legpontosabb adatokat közli: Magyarország közigazgatási és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye. Szerkesztette: Matlekovits Sándor Budapest, 1898. VIII. kötet.
- <sup>5</sup> 1894. évi XXXVI. tcz. Magyar Törvénytár az 1894. évi törvények. Budapest, 1896.
- <sup>6</sup> I. m.: 568–569. p.
- <sup>7</sup> Erről bővebben: Majdán János (1987): „A ,vasszekér’ diadala”. Budapest.
- <sup>8</sup> Edvi Illés Sándor (1896): A magyar királyi államvasutak és az üzemiükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai I–II. Budapest.
- <sup>9</sup> Frisnyák Zsuzsanna: Szekerezés a vasutakhoz.: A magyarországi vasútállomások vonzaskörzetei, 1895. A Herman Ottó Múzeum évkönyve, 2002. 41. évf. 147–170. old. Frisnyák Zsuzsanna dolgozta fel az országos adatokat PhD-dolgozatában ELTE.
- <sup>10</sup> A Dunagőzhajózási Társaság (DGT) helye és szerepe Közép-Európában a XIX–XX. században. Dunavska udruga brodara i njezina uloga u Srednjoj Europi tijekom XIX. i XX. stoljeća (in: Zavod za baranjsku povejsnicu Beli Monastir. Svezak 2–3. Redaktor: Jovan Nedić, 2007 239–246).
- <sup>11</sup> Majdán János (2004): Egy város válasza a kihívásokra a XIX. században. Kutatások az Eötvös József Főiskolán, (4. évf.) 1. sz. 12–26. old.